//03//12

FOTO STEFANO TAGLIONI

MOTOCROSS
2012
FOTO E STORIE
Stefano Taglioni
Enzo Tempestini

UFO
PLAST
MORPHO
FIT

RIGOROSAMENTE
100% MADE IN ITALY

WARRIOR
HELMETS
SPARK
MULTI-AXIAL FIBER STRUCTURE
WARRIOR
MADE IN ITALY
NEW COLLECTION
2013
DYNAMIC
COSMIC
RIGOROSAMENTE
100% MADE IN ITALY
www.ufoplast.com

Ultra CELL™

Foto **Mecx Photo**

INDEX

Magic **Moment**

Effetti speciali al “Gina Libani Repetti” di Esanatoglia. Effetto surreale, creato dalla nebbia che ha spazzolato il piazzale di partenza prima del Motocross dei Comuni. Potere del motocross.

Magic **Moment**

Effetti speciali all'Omnisport di Parigi-Bercy. Questa volta sono di scena le luci artificiali per uno spettacolo degno delle migliori coreografie hollywoodiane.

NEW 1190 ADVENTU
INIZIA L'AVVENT
RENOTARE IL TUO TE
ADVENTURE
riccione
milano
riccione
milano
1190

Magic **Moment**

Effetti speciali allo stand KTM durante EICMA 2012. Le “peperine” riescono a dare un senso di “piccante” a tutto e la nuova “Adventure 1190” della casa austriaca è stato oggetto di desiderio da parte di molti visitatori.

Magic **Moment**

Effetti speciali alla trentatree-sima edizione del Superbowl di Genova. La “bomboniera” si è infiammata a colpi di “gas”

EXCEL

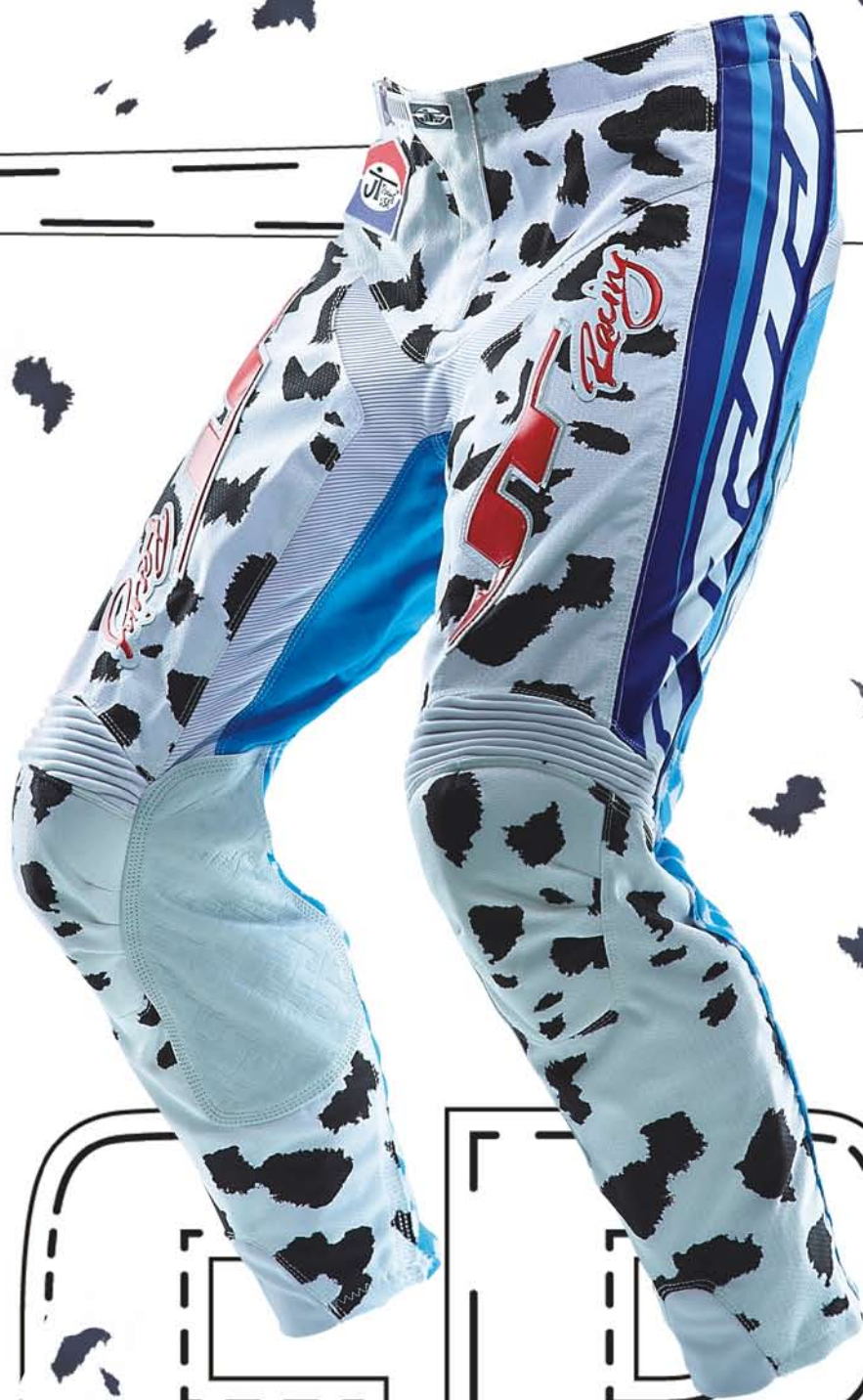
MONSTER
ENERGY
AUBIN
131
BUILDBASE
HONDA
225
SUZUKI
RENN
GEICO
19
MICHELIN

Magic **Moment**

Effetti speciali 2 all'Omnisport di Parigi-Bercy. La partenza in seconda fila. UN "must" degli anni 80 ripetuto in chiave moderna, quando mancano gli spazi, ma di certo non manca lo spettacolo.

LEATT®
REVOLUTION
ARE U
READY ?
LEATT
www.
Motec
racing
.it
www.motecracing.it
tel 0428 40720

GPX RACE
LEATT
LEATT®
LEATT
PER MAGGIORI
INFO CONTATTACI O
VISITA IL PUNTO VENDITA
DELLA TUA ZONA

Motec racing
DISTRIBUTORE ESCLUSIVO PER L'ITALIA
INFOLINE 0428 40720 - JTRACINGUSA.IT
JT Racing
LIMITED EDITION
DALMATIAN
JT Racing USA
Archive
DOG
LIM

PRENOTALO AL PUNTO VENDITA DI FIDUCIA

Jake Weimer, due vittorie e un secondo posto e la vittoria all'interno dell'Omnisport di Parigi è stata a suo vantaggio

PARIS, LA NUIT!

Lo storico supercross della “Ville lumiere” dominato ancora dagli “yankee” dopo anni di ripetuti successi. Jake Weimer porta oltre oceano l’ennesima vittoria targata USA.

Testo **C. Cabrini**
Foto **P. Haudiquert**

Eli Tomac ha provato a contrastare Weimer, vincendo anche la finale della domenica ma si è dovuto accontentare del secondo posto assoluto

Da metà anni ottanta le manifestazioni indoor sull'eco del successo che ottenevano negli Stati Uniti hanno iniziato a riempire i palazzetti europei. Per una serata era possibile vedere all'opera i migliori specialisti americani del supercross che, come succedeva anche nelle gare di cross tradizionale, battevano regolarmente i piloti europei.
E' passato oltre un quarto di secolo da quando le moto da cross hanno fatto il loro debutto all'interno del Palais Omnisport di Parigi-Bercy, nei sobborghi della capitale Francese. È infatti datata 1984, a pochi mesi dall'inaugurazione

Lo start della finale della domenica

Justin Brayton, dopo aver battuto Tomac a Genova, si è dovuto accontentare del terzo posto assoluto dietro i suo connazionali apparsi nettamente in condizioni migliori all'interno del catino parigino

del palazzetto, la prima edizione della gara che oltre a portare in pista i migliori piloti provenienti da tutti i continenti, ha creato un incredibile mix di sport e spettacolo capace di attirare un pubblico vasto ed eterogeneo. Originali presentazioni dei piloti, incredibili giochi di luce e tracciati ben visibili e spettacolari hanno fatto il resto, facendo diventare il Supercross di Bercy un evento imperdibile, la gara più bella del mondo. Nelle prime edizioni sono stati gli americani a farla da padrone infliggendo sonore lezioni agli altri piloti. Scorrendo l'albo d'oro di quegli anni si possono trovare nomi mitici della "golden age" del motocross, da David Bailey a Johnny O'mara, a Jeff Ward e Rick Jonshon. Per vedere un europeo sul gradino più alto del podio bisognerà attendere il 1990 quando Jean Michel Bayle vinse la gara ripetendosi anche nell'anno successivo. Gli anni novanta hanno visto il cambio generazionale ma ancora una volta da Bercy sono passati i migliori piloti con in testa il "Re del Supercross" Jeremy MCGrath che ha vinto due edizioni.

Dal 2000 in poi l'allungarsi dei calendari

Jake Weimer proclamato vincitore in mezzo alle due "Monsterine" al termine della 3 giorni di Parigi.

europei e americani e il lievitare dei cachet richiesti dai piloti hanno messo in crisi i Supercross europei di fine stagione. Ma nonostante le difficoltà gli eclettici organizzatori francesi sono stati gli unici in grado di portare al cospetto del pubblico europeo piloti del calibro di Chad Reed, James Stewart e Andrew Short oltre all'idolo di casa e vincitore di ben quattro edizioni David Vuillemin. Il Supercross del 2012 ha visto imporsi Jake Weimer grazie alla vittoria nelle prime due serate ed al secondo posto di quella conclusiva. Alle sue spalle è arrivato Eli Tomac, vincitore della giornata finale. Justin Brayton, trionfatore nelle settimane precedenti del Superbowl di Genova, chiude un podio completamente a "stelle e strisce". Il fresco vincitore dell'Europeo Supercross Cedric Soubeyras, quarto, si è confermato come il più forte europeo della specialità.

Weimer (12) e Tomac (17) hanno animato le finali di gara fin dai momenti dello start facendo valere i soldi spesi dal gran numero di spettatori arrivati al palasport parigino che, come sempre, hanno fatto registrare il “sold out” in ogni serata

Cedric Soubeyras, è stato il migliore degl europei e si è classificato al terzo posto onorando al meglio la fresca vittoria del campionato europeo supercross raggiunta all’ultima prova disputata a Milano nel corso di EICMA

BIKE PARTS

CASUAL

ation.com

RACETECH
hold the power.

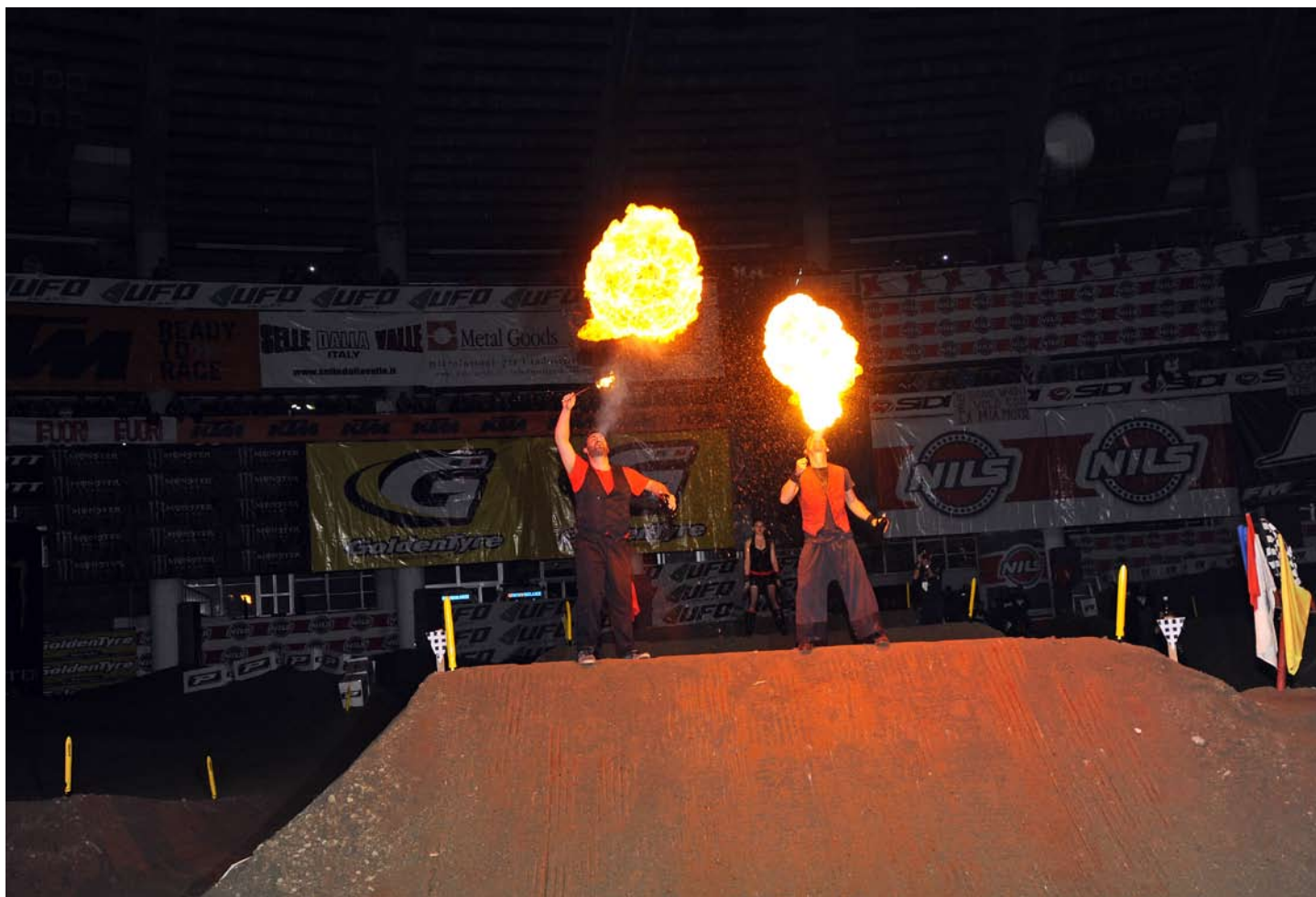
IVAN ZUCCONI

PRO FMX RIDER

BEST TRICK GRAPICS 2013

AMERICA - **FRANCIA IN CAMPO** NEUTRO

La scuola USA trionfa ancora nella "bomboniera" di Genova. Dominio Francese nel campionato europeo SX. Poche soddisfazioni per i colori dell'Italia.

Testo **E. Tempestini**
Foto **C. Cabrini**

Due su due, il massimo delle possibilità. Justin Brayton e Eli Tomac hanno ancora una volta dimostrato che la scuola yankee, in fatto di supercross, è quella da battere. I due statunitensi hanno dominato la scena in ogni momento della serata genovese, lasciando agli avversari solo la possibilità di giocarsi il terzo posto. Tomac è stato il più veloce dei due, ma al computo del punteggio finale è toccato a Brayton salire sul gradino più alto del podio per merito della migliore posizione ottenuta nella seconda delle due finali quando, la vittoria gli è stata servita su un piatto d'argento dall'errore dell'avversario, scivolato all'atterraggio di un salto a causa dello stivale sinistro che gli si era incastrato sulla pedana senza lasciargli la possibilità di azionare il freno posteriore. Sul terzo gradino del podio è salito Gautier Paulin che, anche se assente dalle gare di supercross da molto tempo, ha dimostrato che sono i francesi a essere gli unici a poter contrastare,

Momento "intenso" quello dello "strip-tease" genovese che questa volta è andato a buon fine grazie a queste tre ragazze del pubblico che si sono prestate al "gioco"

Eli Tomac al momento della presentazione al pubblico

Anche questo è Genova Superbowl. Armado Dazzi, impegnato in una sessione di "free style" a bordo di uno dei suoi mezzi usati per costruire il tracciato e per dare spettacolo

Chiara Fontanesi, premiata a Genova dopo la sua vittoria nel campionato del mondo moto-cross femminile

anche se in maniera molto blanda, lo strapotere statunitense. Sui dodici qualificati per le due finali, oltre agli statunitensi, sono stati ben nove i piloti transalpini presenti. A chiudere il lotto dei partenti, il nostro Davide Degli Esposti, unico italiano in grado a raggiungere i main event. Nella gara riservata alla SX2, sempre la Francia a farla da padrone con la vittoria di Valentin Teillet che, con la terza vittoria consecutiva, dopo le due serate di Marsiglia, si è aggiudicato con una prova di anticipo la vittoria del titolo di campione europe supercross 2012. Alle sue spalle, il connazionale Romain Berthome seguito da Samuele Bernardini all'ultima apparizione in gara con i colori del Team UFO Corse. Nella gara riservata ai "Rookie", vittoria di Clement Briatte, seguito da Clavin Fonvieille e al terzo posto Vladislav Leonov.

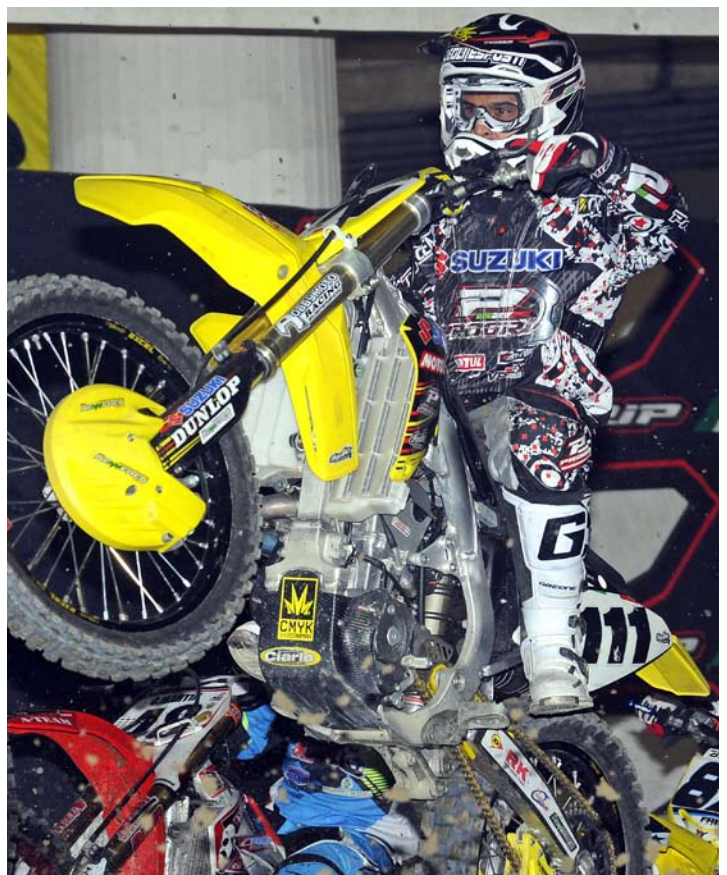
La partenza della prima finale con Fabien Izoird (817) che comanda il gruppo

Justin Brayton si è portato in America il premio per la vittoria nella 33esima edizione del Superbowl genovese.

Eli Tomac (17) "vola" a doppiare Chris Pourcel durante la finale. Il francese è stata la "delusione" della serata non riuscendo a entrare in gara in nessuna delle due finali disputate.

Gautier Paulin. Ottimo il rientro in gara nel supercross dopo un lungo periodo di assenza e in sella alla 450 “factory” del team KRT.

Izoird (871), Brayton (10) Pourcel

Cedric Soubeyras, quarto classificato al termine della serata e sempre più leader del campionato europeo SX1.

Davide Degli Esposti, unico italiano in finale ha chiuso per due volte al decimo posto.

Fabien Izoird

Cyrille Coulon

Da sinistra: Berthome, Teillet, Bernardini. Il podio della SX2.

Il podio della SX 125: Al centro il vincitore, Alexis Verhaeghe, a sinistra, Dan Houzet, secondo classificato e a destra, Tommaso de Pietri, terzo al termine della finale.

TOYOTA
YAMAHA
FMF
adidas
TOYOTA
YAMAHA
VP Racing
FMF
INTERSTATE BATTERIES
PIRELLI
OAKLEY

Nikon
Nikon
Nikon
Nikon

PROMOTOR Race
PROMOTOR Race
nostro sito di e-Commerce!
PROMOTOR Race
...one 34A/r - 16164 Genova - tel. 010 784020

SW
MONSTER ENERGY
SUPERBOWL SUPERCROSS
15
SCOTT
VERTEX
GoldenTyre
5
MONSTER ENERGY
SUPERBOWL SUPERCROSS
SW

350
THE NEW
SX-F

SPHERA È PRESENTE NEL CAMPIONATO
DEL MONDO MOTOCROSS
CON ALESSANDRO LUPINO E IL TEAM J-TECH

RIDERS 4 RIDERS GRAZIE DI ESISTERE!

Sul Monte Coralli di Faenza, è andata in scena la terza edizione di RideForLife organizzata dalla ONLUS faentina. Presenti molti campioni e di tanti sport, che hanno voluto onorare con la loro presenza, l'operato dell'associazione.

Testo **Paola Calonghi**
Foto **C. Cabrini**

Era il 7 agosto 2009 quando Luca Pellegrini è caduto in allenamento, ha picchiato duro e non si è più rialzato. Sin qui sembrerebbe la solita triste storia di un incidente di moto e di un pilota costretto sulla sedia a rotelle, capita spesso e il mondo del motocross registra l'accaduto, versa qualche lacrima, scrive due righe su un social network e dimentica in fretta. È una difesa, in qualche modo bisogna andare avanti, tenere a bada la paura. Con Luca è successo qualcosa d'impensabile, sarà stato per quel sorriso incredibile che gli illuminava il viso nei momenti più tragici o per la sua forza incrollabile. Gli psicologi chiamano questa forza resilienza, è la capacità di superare le avversità e di uscirne rinforzato, deve essere potente e contagiosa perché la coscienza collettiva si è smossa, gli appassionati delle due ruote hanno smesso di accettare passivamente l'idea dell'ennesima vittima da piangere e dimenticare, hanno iniziato a raccogliere fondi per le cure, la fisioterapia, gli ausili e tutto ciò che potesse servire a ridare al ragazzino di Bagnolo una vita. Da questa nuova consapevolezza era nata "Una gara per Luca", una giornata incredibile che aveva toccato il cuore e la mente di migliaia di persone.

Da sinistra: Marco Melandri, Marina Romoli, Andrea Dovizioso

Avrebbe potuto essere la solita reazione emotiva per un dramma recente, pronta per essere archiviata e riciclata sul prossimo fatto di cronaca, ma l'incontro fra la determinazione di Luca e il cuore grande di Roberta, Dante e Fabio, i fondatori di Riders4Riders, hanno trasformato un evento straordinario in un appuntamento fisso.
Così ogni anno, sul finire dell'autunno, appena il frastuono delle gare ufficiali si spegne, la gente delle due ruote si ritrova al monte coralli di Faenza, per aiutare con una gara tutti i piloti che alla propria passione hanno sacrificato una parte di sé.
Non è semplice organizzare una cosa del genere, è il sogno che vince sulla logica del mercato, dei team e degli sponsor, ogni anno, sino all'ultimo minuto, si ha paura che i piloti, quelli forti, non vengano. E invece arrivano, alla spicciolata, senza frastuono mediatico, senza motor home, senza monsterine, letterine, cartelline o che dir si voglia. Arrivano perché vogliono fortemente essere qui, e arrivano tutti, o quasi. Ci sono campioni del Cross, del Motomondiale, dell'Enduro, della Superbike e dei Quad.
Quest'anno sono arrivati anche i ciclisti, trascinati dall'entusiasmo di Marina Romoli, atleta azzurra che ha visto il proprio sogno

infrangersi contro il parabrezza di una macchina. Marina è paralizzata e porta i segni del suo calvario sul viso ma è ancora bellissima ed ha il dono, che appartiene a pochi, di toccarti l'anima. Guardando questa chiassosa tribù colorata, partecipe e divertita puoi cogliere come Ride For Life sia diversa da qualsiasi manifestazione benefica, qui la molla non è la pietà ma la compartecipazione e l'empatia, è come se il senso fosse "apparteniamo allo stesso branco,ora tu sei ferito e hai bisogno di me." Insomma, in questo nostro paese che quando crolla resta a pezzi, dove curare una malattia è sempre più difficile e la ricerca sembra essere diventata un lusso, gli sportivi hanno capito che si devono rimboccare le maniche e aiutarsi fra loro se il destino ti volta le spalle. A Faenza non si sono viste facce di circostanza, sorrisi da fotografo, vip scostanti e capricciosi ma solo ragazzi allegri e motivati, eppure di campioni ce ne sono tanti,abbastanza da riempire tre cancelletti, sicuramente troppi per

potere essere citati tutti qui. Presenti “all’appello”, Andrea Dovizioso e Marco Melandri, come sempre disponibili e agguerriti. Alessandro Lupino, che sembra avere finalmente dimenticato l’amarezza del Nazioni, Davide Guarneri e Simone Zecchina, Kiara Fontanesi fresca campionessa del mondo, Matteo Aperio, Cristian Beggi, Chicco Chiodi, Samuele Bernardini, Manuel Monni e ancora, Michele Pirro e Alex De Angelis. Alcuni hanno fatto carte false pur di partecipare, Miki Monti e Massimo Bianconcini hanno viaggiato di notte, dopo aver saltato all’Eicma con i Daboot, Teo Monticelli, che in aperta polemica con il mondo del motard, sempre più destinato a ricchi non talentuosi, ha deciso di lasciare le competizioni, ma a questa gara no, non poteva proprio mancare. E anche Andrea Cervellin che talento ne ha da vendere ma non ha più un team e si è fatto prestare la moto dal fratello pur di esserci. Vedere questi campioni sfidarsi, senza riserve, in gare di cross o pitbike, e massacrarsi fiato

Da sinistra: Pippo Pozzato, Marco Melandri

Pippo Pozzato in azione

e gambe per affrontare la pista in mountain bike, ti fa davvero capire che questa non è una comparsata ad uso stampa, è come se volessero ripagare con il proprio impegno l'energia e la pienezza di senso che i ragazzi disabili presenti a Faenza riescono a comunicare. Perché, non dimentichiamolo mai, i veri protagonisti di questa giornata sono loro, il popolo "seduto", li vedi nei paddock o fra il pubblico, cappuccio della felpa ben calcato in testa, perché il freddo è più freddo se non ti puoi muovere, parlano poco e sorridono molto. Le parole, in fondo, non servono, la loro storia la dicono in silenzio con gli occhi e le braccia. Gli occhi raccontano la caduta, l'inferno della depressione sempre in agguato sino all'accettazione non rassegnata di un'esistenza ridefinita da limiti nuovi. Le braccia forti parlano di ore e ore a "sputare sangue" in palestra per spostarli questi limiti ogni giorno, per continuare a essere uomini e donne complete nonostante tutto. Alcuni, immensi come Efrem Morelli e Luca Biondi,

Marco Melandri in azione

Alessandro
Lupino

Nicola
Loda

sono tornati persino in pista e oggi corrono sui quad. Stare accanto a loro serve anche a metterci in guardia dalla retorica del disabile super uomo, il fatto che siano coraggiosi, motivati e incredibilmente indipendenti non deve farci dimenticare che il non poter camminare è solo la punta dell'iceberg, la sofferenza legata alla mielolesione è infinitamente più grande e si deve trovare una cura per i traumi spinali. Anche per questo esiste Riders4Riders, per aiutare la ricerca a consegnare alle generazioni future un mondo dove, anche dopo le cadute più disastrose, ci si potrà rialzare. Non è un'utopia e siamo tutti qui per questo, i campioni che oggi corrono, i piloti e pilotini che non possono più farlo, le persone che hanno lavorato mesi per rendere questo giorno possibile, e noi che con le parole e le immagini proviamo a dare voce a ciò che è emozione pura. Continuiamo a seguirli su www.riders4riders.com

Davide Guarneri

Davide Cassani

Andrea Dovizioso

da sinistra: Rudy Moroni, Andrea Cervellin

Start Pit Bike

Marco Melandri

Start Cross-Enduro

Alex Lupino

Da sinistra: Moroni, Oldrati, Monni, Lupino

Manuel Monni

13 Manuel Monni - 90 Rudy Moroni

Simone Zecchina

Samuele Bernardini

Andrea Bartolini

Pippo Bertuzzo

Chicco Chiodi

DJ Degli Esposti

Andrea Dovizioso

Marco Melandri

Andrea Cervellin

Teo Monticelli

Start Supermoto - Velocità

Alessandro Pagliacci

Matteo Aperio

two two motorsports

TUTTO QUELLO CHE CERCHI E'...

info@mxgeneration.it Tel. 0428-3039

Asterisk
NITRO CIRCUS
ONE INDUSTRIES
NITRO CIRCUS
Lee Designs
JT Racing USA
ation.com
SO. CALIF.
MOOSE RACING
RENTHAL
Twin Air
RACETECH
hold the power.

MOTOCROSS
2012
FOTO E STORIE
Stefano Taglioni
Enzo Tempestini

ESANATOGLIA
CROSSDROMO INTERNAZIONALE
"GINA LIBANI REPETTI"
MOTO CLUB
www.xlmotocross.it

Nemo propheta in patria sua

Terza edizione del Motocross dei Comuni 2013 e i campioni in carica di Esanatoglia si devo inchinare ai rivali di San Severino Marche. Filottrano sul terzo gradino del podio.

Testo **E. Tempestini**
Foto **C. Cabrini**

MOTO4

Giunta alla terza edizione, la manifestazione che ricalca metodi e modi del Motocross delle Nazioni, è approdata sul "Libani Repetti" di Esanatoglia dopo aver toccato Cingoli e San Severino, come a chiudere il famigerato trittico della indimenticabile "Coppa 1.000$".

Questa volta però, visto che la kermesse sta prendendo sempre più piede, non si è trattato di una finale come all'epoca dei "vibranti" 500 2t. Infatti, dalle undici formazioni che hanno partecipato alla prima edizione di Cingoli del 2010, passando per le sedici squadre iscritte a San Severino lo scorso anno, si è arrivati, in questa terza edizione, a riempire il cancello dei quaranta partenti, con venti formazioni. Una formula collaudata, e non poteva essere altrimenti, che, applicata a una gara amatoriale, sta innalzando il livello di questa competizione diventata un riferimento di fine stagione nel centro Italia. Nata e voluta da Danilo Panebianco, mentore del sito pistedellemarche.com, dopo due edizioni che avevano visto salire sul gradino più alto del podio la formazione di Esanatoglia, è toccato proprio al comune campione in carica, ospitarne la terza uscita. Dopo il sabato pomeriggio, giornata canonica per ritrovo dei partecipanti, iscrizioni e prove libere, la presentazione delle squadre, avvenuta magnificamente

Marco Animento (San Severino Marche)

all'interno del centro storico del borgo esanatogliese, e diretta magistralmente dagli uomini del locale moto club, in collaborazione con l'amministrazione comunale e la Pro Loco di Esanatoglia, ha dato il via ufficiale agli "scontri". Vestire una maglia con un vessillo rappresentativo delle proprie origini o dei propri popoli, conferisce a ogni competizione quel "qualcosa in più" che alla fine dei giochi rende unica e inimitabile l'atmosfera che si respira all'interno del circus che anima ogni gara di questo genere. Dopo le fasi di qualificazione, che hanno visto prevalere la compagine di San Severino Marche, si è passati alle sei manche di

Ivo Lasagna (320-Marsciano) guida il gruppo al via della partenza MX2-Open seguito da Fiorgentili (52-San Severino) Animento (50-San Severino) e Pedica (3-Esanatoglia)

gara. La formula, all'insegna del, "tutti contro tutti" e che prevede sei manche riservate equamente alle categorie "Top rider" e "Amatori", hanno animato la gara e la classifica fino alla fine della giornata con ripetuti colpi di scena e sconvolgimenti di graduatoria fino ad arrivare all'epilogo, la manche più combattuta di tutte, con i gio-

Mauro Fiorgentili (San Severino Marche)

Manlio Giachè(San Severino Marche)

Gabriele Vagni (San Severino Marche)

Federico Ulissi (San Severino Marche)

Alessio della Mora (San Severino Marche)

la partenza della manche riservata
agli Amatori MX1-Open

Alessandro Pagliacci (Esanatoglia)

chi ancora ampiamente da decidere. Al termine della sesta manche, ha prevalso la regolarità e la velocità degli uomini battenti bandiera “Settempedana” che sono riusciti ad espugnare il terreno dei campioni in carica con una gara impeccabile anche se proprio all’ultima corsa, Marco Animento (San Severino), ha tenuto tutti con il fiato sospeso cadendo rovinosamente. Nessuna conseguenza fisica per lui ma palpitazioni alle stelle per tutti fino alla bandiera a scacchi finale che, nonostante la schiacciante vittoria di Luca Pedica (Esanatoglia) ha sancito la prima vittoria assoluta di San Severino Marche, che ha relegato al secondo posto proprio la squadra del comune ospitante seguita sul podio dalla compagine di Filottrano.

Gianfranco Spitoni (Esanatoglia)

Michele Procaccini (Esanatoglia)

Sandro Blanca (Esanatoglia)

Tiziano Libani (Esanatoglia)

Luca Pedica (Esanatoglia)

Giorgio Marincioni (Filottrano)

Francesco Ombrosi (Filottrano)

Diego Monticelli (Filottrano)

Teo Monticelli (Filottrano)

Niccolò Cedrati (Filottrano)

Luca Palpacelli (Filottrano)

Romina Dionisi (Castiglione del Lago B) unica donna in gara, premiata dal Presidente del Moto Club Esanatoglia, Cav. Luigi Bartocci, con il premio speciale "Gina Libani Repetti"

Si è rivisto il pubblico delle grandi occasioni al crossdromo comunale di Esanatoglia che ha ospitato in maniera impeccabile la terza edizione del Motocross dei Comuni.

CLASSIFICA FINALE A SQUADRE

MOTOCROSS DEI COMUNI 2012

1 - **SAN SEVERINO MARCHE**	46
2 - **ESANATOGLIA**	50
3 - **FILOTTRANO**	101
4 - **FERMIGNANO**	118
5 - **MARSCIANO**	139
6 - **CASTIGLION DEL LAGO “A”**	151
7 - **FERMIGNANESE**	176
8 - **CINGOLI**	183
9 - **ANCONA**	185
10 - **REP. SAN MARINO**	198
11 - **FERMO**	209
12 - **MONTE URANO**	215
13 - **SETTEMPEDA**	268
14 - **SASSOFELTRIO**	276
15 - **MONTELUPONE**	302
16 - **CARPI**	312
17 - **TERNI**	320
18 - **MONTEGRANARO**	322
19 - **CASTIGLION DEL LAGO “B”**	332
20 - **FABRIANO**	337

LESQUADRE

1 ESANATOGLIA
ESANATOGLIA
10 CARPI
120 CASTIGLIONE DEL LAGO
40 CINGOLI
130 FERMO

2012

ESANATOGLIA
CROSSDROMO INTERNAZIONALE
140
COMUNE DI MARSCIANO
TERNI
MONTE URANO
200
MXDC

ALL NEW 2013

SUZUKI
RM-Z

Stagione Agonistica 2012

ADRIANO NARDUCCI E PHOENIX

...Ringraziano le Aziende che hanno permesso una stagione piena di successi

SUZUKI
4
9
43
RENTHAL
ROCKSTAR

MIKE **HEALEY** **la sfida** più difficile

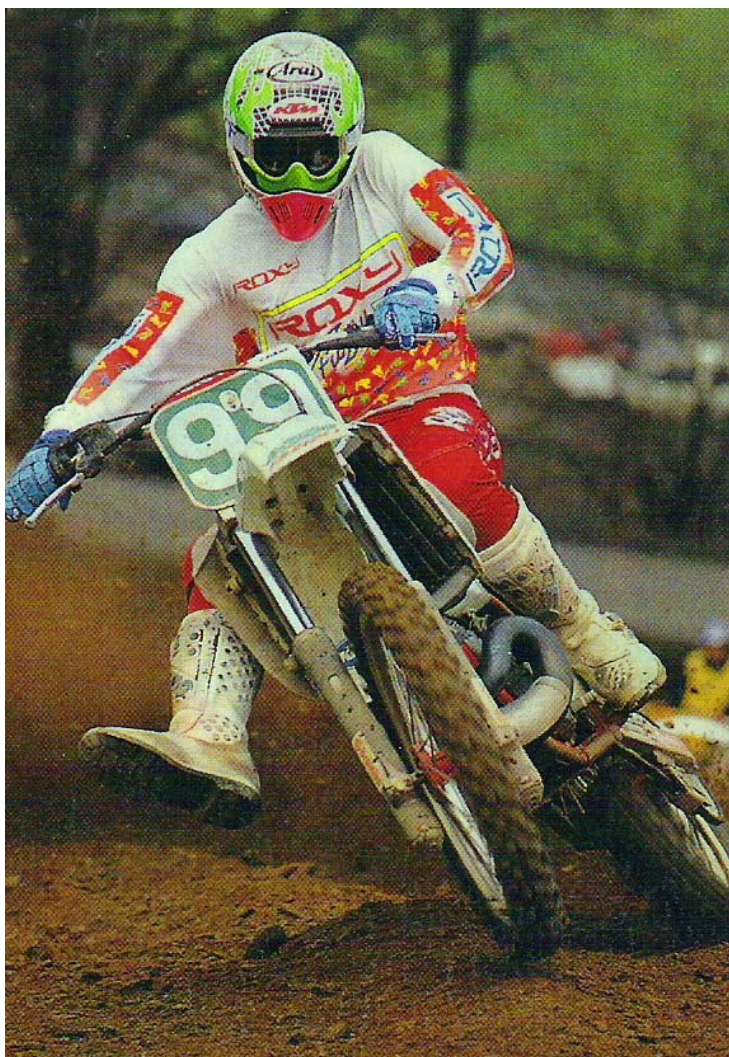
The gunner: in the heart of motocross

Testo **N. Paoletti**
Foto. **N. Paoletti / C. Cabrini**

Mike Healey è un pilota che non entrerà nella storia del motocross, ma è entrato nel cuore dei tanti appassionati di motocross che hanno avuto la fortuna di assisterne le gesta. Mike Healey non è morto fortunatamente, ma ha passato un momento della sua vita davvero oscuro. Healey può vantare nel suo palmares 2 vittorie Mondiali: la prima in Olanda nel 1989, Campionato del Mondo 125, un'annata intensa , con il trittico Parker-Puzar-Healey in grado di infiammare ogni gara di quel Campionato con duelli avvincenti, la seconda gara vinta fu invece in quel di San Marino, Campionato del Mondo 250 1991. Curioso il fatto che Healey abbia vinto le sue due gare del Mondiale nelle sue annate migliori a livello di piazzamento, con Parker che vinse il Mondiale in quelle 2 occasioni e che videro Puzar ancora una volta a chiudere il "trittico" di piloti che davvero animarono all'inverosimile quei 2 Campionati. Healey era uno dei prodigi del ricco vivaio USA del motocross anni 80, ma il suo carattere sregolato e la sua attitudine selvaggia da rock star non gli giovarono, al momento del passaggio agli alti livelli del professionismo, nonostante le grandi potenzialità. Si ritrovò così all'età di 19 anni ingaggiato dalla Cagiva per coprire le spalle a Dave Strijbos

GUNNER

durante il Mondiale 1987. Senza soldi e senza fissa dimora, arrivò in Europa da semi-sconosciuto, ma si fece valere con risultati in crescendo e si fece conoscere al motocross Europeo con uno stile davvero spettacolare e all'avanguardia per l'epoca, che coadiuvati dal suo carattere esplosivo ed istrionico lo fecero diventare un'icona per tutti i tifosi. Proprio nel 1991, in sella a una KTM con qualche problema di affidabilità, e in un anno dove la casa austriaca non navigava in ottime acque, Healey agguantò il secondo posto del Mondiale 250, proprio dietro il connazionale Parker. Da lì in poi il crescendo costante di Healey si fermò. Nel 1992 infatti venne ingaggiato dal Team Suzuki ufficiale per il Mondiale 250, ma la difficoltà a rapportarsi con una persona seriosa ed incompatibile a livello caratteriale come il team manager, Sylvain Geboers, gli procurarono quello che fu l'inizio del decadimento. L'ultimo "hurrah" avvenne quando Mike, nauseato e stanco dell'Europa e del Mondiale, se ne tornò in USA, per gareggiare all'ultima gara di National 125 a Delmont, dove a sorpresa vinse la seconda manche su una moto "consumata" e sfruttata all'inverosimile mettendosi dietro piloti come Emig, McGrath ed Henry.

Gli anni che seguirono non furono certo soddisfacenti, dove tra una gara e l'altra, arrotondando come tester per riviste di settore, Healey decise di chiudere la sua carriera professionistica per seri problemi fisici, per impegni familiari (si era sposato e aveva avuto una figlia) e aprì una scuola di motocross. I problemi fisici, accumulo di vecchie contusioni e fratture curate in maniera superficiale, lo attanagliavano in modo doloroso, così si rivolse a dottori che gli prescrissero dei potenti medicinali

antidolorifici. Sei mesi di antidolorifici gli lenirono, azzerarono ogni forma di dolore, si sentiva un uomo nuovo, ma purtroppo fu quella l'origine del suo decadimento totale come persona. Gli antidolorifici (painkillers), avevano un effetto magico nel sedare totalmente ogni forma di dolore, ma lasciavano strascichi sulla psicologia e quando il loro effetto svaniva, salivano forme croniche di depressione e il dolore fisico tornava in maniera ancora più lancinante. Mike si ritrovò "imballato" in questo circolo vizioso e alla scadenza dei sei mesi, quando il dottore non gli rinnovò più la ricetta (proprio per evitare che diventasse un vizio), Mike si ritrovò con i dolori fisici ancora più amplificati e una forma cronica di depressione ed impotenza nell'affrontare la vita. Si rivolse così a fantomatici amici che potevano procurargli antidolorifici o droghe surrogate con effetti medesimi. Mike era decisamente sprofondato nella voragine della droga. Perse la voglia di essere in mezzo alla gente, perse la vivacità, l'unica cosa che lo faceva stare bene era quando prendeva le droghe, che oramai non erano più solo antidolorifici. Senza lavoro, svogliato nell'affrontare la vita, Mike spese tutto per il suo vizio, andando a cercare droghe sempre meno costose ma più potenti, fino ad arrivare all'eroina! Fu sua moglie che lo scoprì, e lo abbandonò immediatamente portandosi via la figlia. Mike perse quasi la voglia di vivere, e gli unici momenti che lo facevano svagare erano quelli divisi con i finti amici: spacciatori e balordi. Mike Healey non era più lui, soggiogato da uno stato psicologico sempre deviato, con i soldi ormai finiti, scese a quello che era il livello più basso, rinnegando ogni minimo barlume di orgo-

glio personale. Fu incarcerato per tre anni, dopo aver scippato un'anziana donna. Mike Healey arrivò cosi al livello più basso che una persona può raggiungere. "Non avrei mai pensato in vita mia di arrivare a questo livello, mi vergogno di me stesso, non riesco a perdonarmelo". Mike Healey è uscito dal centro di riabilitazione nel settembre 2012, dopo tre anni e mezzo, sereno e consapevole che quel periodo è stato l'unico modo e l'unica cura per uscire dalla situazione in cui era caduto.

Mike Healey è sempre stato ammirato per il suo spettacolare stile di guida, ma a detta di tutti è sempre stato disponibile e soprattutto educato con chiunque, perfino il suo stile aggressivo, che lo portava

spesso al contatto fisico con gli avversari non gli aveva mai precluso il bel rapporto che quelli che erano avversari ma anche amici. Oggi Mike Healey è ritornato. Pulito, in forma e consapevole dei gravissimi errori commessi. Lavora in un mattatoio, ma ha ricominciato ad andare in moto. I rapporti con la moglie sono ancora distanti, ma la cosa principale per lui è ripristinare il rapporto con la figlia. Quarantaquattro anni compiuti il 20 Novembre, Mike si trova ad affrontare la vita partendo da zero. Questa "gara" vale molto più del Mondiale sfuggito del 1991!
All the best Gunner!

Proprio mentre finivo l'articolo, ho ricevuto questo messaggio da Mike, scritto in maniera diretta e senza peli sulla lingua proprio come da Gunner's style dalla quale si capisce la sua forza di volontà, la consapevolezza degli errori commessi e la carica per riprendere da dove aveva interrotto :

*Hows it going for you today Paulbeds? Good morning race fans,it is me the tattooed fu** up, the punk rocker, the ex husband, the man that made the biggest mistakes in my life, yes its me.... MIKE HEALEY.... Most of the world knows me as GUNNER.... a lot of people know me as SICK-BOY..... and a few proud and strong know me as WHITE ANGEL.... I have fu**** up real bad , the last part of my life but i dont blame it on anybody but me, nobody stuck gun to my head and me do any of that stupid shit.. I DID IT... I FU**** UP.....; I WENT DOWN THE WRONG PATH.. Now i can tell you i've made a mend with the lady i robbed, i've asked GOD for forgiveness, i've been clean for allmost 5yrs now, i have the love of my life (my daughter back*

*in my arms) and if i didnt go threw all this shit, i would not be able to look at life the way i do today. To you Paulbeds and all the other race fans that have had my back threw the darkest time in my life... I THANK YOU... From the bottom of my heart, and here i am, LIFE ROLLS ON, and if you know me as GUNNER... or SICK-BOY... even WHITE ANGEL... Im still just Mike Healey the tattooed, punk rocker from orange county, that loves MOTOCROSS... All my friends and all my fans around the world, THANK YOU for all your suport... and to all the other sh** heads that hide behind there lap tops and talk sh**..(GO FU** YOUR SELF BI***) Im out, gota go, see ya, bye bye now LATER DUDE........"*

GRAFICA: LUCIO BUSELI

HONDA
HRC
CR
TECNOBEL
1
HONDA
World Champion
500 cc
1988

TE LA DO **IO** LA **REPLICA**

**Quando la passione non ha limite.
Alex Alassio e le sue creature "impossibili"**

Testo e Foto: **Stefano Brugnola**

Alex Alassio appoggiato a una
delle sue “creature”

Alex Alassio, 37 anni, professione idraulico, ma da sempre grande appassionato e praticante di motocross, è un personaggio piuttosto conosciuto nell'ambiente fuoristradistico ligure, ma se prima lo era per i discreti risultati ottenuti in pista, ora si sta sempre più affermando per il suo nuovo hobby legato sempre al mondo delle ruote tassellate: il restauro di vecchie moto e la creazione di vere e proprie repliche dei mezzi usati da grandi campioni di questo sport. Tutto ebbe inizio con la voglia di ricostruire una Honda 125 del 1987, moto con la quale iniziò la sua avventura crossistica. Le difficoltà riscontrate nella realizzazione del suo primo restauro non lo intimoriscono, ma lo stimolano a un impegno sempre maggiore che lo porta ben presto a progetti che diventano vere e proprie sfide con se stesso. Sfogliando vecchie riviste, fonte di ispirazione, si inizia ad appassionare di quelle che una volta erano le regine del motocross,

Honda CR 500 1986 Dave Thorpe replica

Honda CR 500 1988 Eric Geboers replica

Honda CR 500 1986 Dave Thorpe replica

Honda CR 250 1986 Rick Johnson replica

È il turno di una Suzuki 250 RM del 1990. La base di partenza per una delle repliche realizzate da Alex Alassio e alcune fase di lavorazione di quella che diventerà…

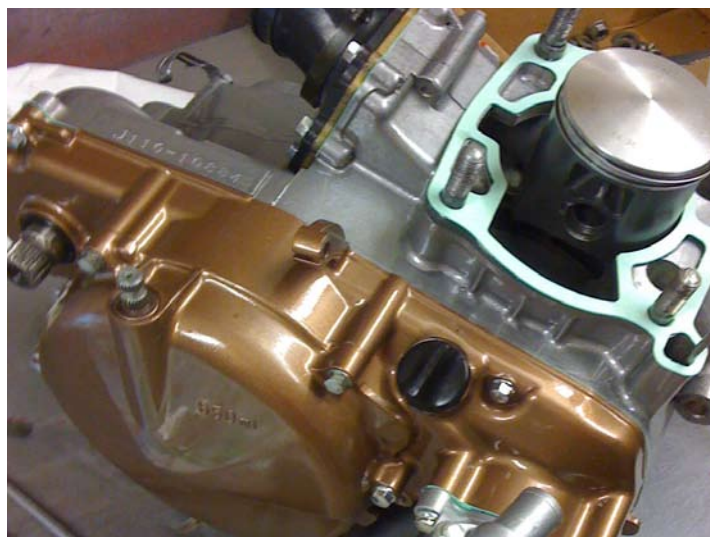
le 500 2t. La passione per la mezzo litro va di pari passo a quella per la Honda e per un certo periodo il lavoro si concentra solo sulle rosse che a partire dalla 480 ad aria sino alla versione 2001 (ultima prodotta) andranno in poco tempo ad arricchire la sua personale collezione.
Il normale restauro inizia, ben presto, a diventare stretto e la nuova avventura di Alex diventa quella delle repliche, rifare le moto dei campioni il più possibile vicino alle originali. Qui tutto si complica perché si parla di moto non standard con parti speciali non in vendita per cui di difficile (se non impossibile) reperibilità, ma spulciando nei mercatini soprattutto Usa e mettendoci del suo ricostruendo di sana pianta molti componenti sono nati veri e propri capolavori come la Honda Cr500 1986 di Dave Thorpe, la Honda Cr500 1988 di Eric Geboers, la Honda Cr500 1986 di David Bailey, la Yamaha Yz 490 1986 di Hakan Carlvquist, la Suzuki Rm 250 1990 di Alex Puzar, la Honda Cr250 1986 di Ricky Jhonson, la Cagiva Wmx 1986 di Gert Jan Van Doorn e molte altre, tutte custodite in un piccolo museo privato che Alex ha allestito a Torria nell'immediato entroterra di Imperia. Abbiamo avuto il piacere di incontrarlo alla riapertura della mitica pista di Maggiora dove, invitato dall'organizzazione, esponeva alcune delle sue moto tra cui le Honda 250 e 500 1986 di Jhonson e Bailey che proprio sulla pista piemontese lasciarono il segno nel mitico Nazioni di quell'anno.
Ciao Alex parlaci un po' di questa tua passione.
"Tutto è iniziato con la voglia di ripossedere la Honda Cr125 del 1987, quella con cui ho iniziato. Ne ho restaurata una e da li è iniziato tutto."
Come mai ti sei concentrato più che altro sulle 500?
"Da ragazzino guardavo le gare e vedevo le 500 come qualcosa di inarrivabile e su di me hanno sempre esercitato un grande fascino è per questo che ho iniziato a collezionare le "mezzo litro"."
In che condizioni sono le moto prima del

restauro e quali sono i lavori di base per un buon risultato?
"Di solito sono veri e propri rottami! Il lavoro di restauro inizia sempre lavorando sui singoli pezzi. Tutto viene trattato, sabbiato e riverniciato, solitamente si cambiano le plastiche, si cercano su internet i vari ricambi che non sempre sono facili da reperire ecc. Il lavoro grosso non è difficilissimo, i problemi vengono fuori con le rifiniture."
Per le repliche ci sarà qualche difficoltà in più…
"Si, perché molte volte le moto ufficiali usano parti non di normale produzione non disponibili come ricambio. Quando non trovo quello che mi serve, mi tocca costruirlo ex novo e vi garantisco che non è cosa facile. Ad esempio sulla moto di Thorpe (la mia realizzazione più difficile..) ho dovuto ricostruire i convogliatori e la marmitta ottenuta tagliando e saldandone due. Questi lavori non sempre sono facili e tante volte prima di arrivare al risultato desiderato c'è il rischio di buttare molto

Honda CR 500 1986 David Bailey replica

Honda CR 125 Bob Moore replica

Yamaha YZ 500 1986 Hakan Carlqvist replica

Cagiva WMX 250 1987 Gert-Jan Van Doorn replica

materiale. Prima di iniziare un lavoro cerco sempre di documentarmi al massimo sul modello in questione per cercare di essere il più possibile fedele all'originale, anche nelle grafiche."
A proposito di grafiche, sappiamo della tua grande amicizia con Alessandro Merlo (titolare della Blackbird) che condivide la tua stessa passione, ti aiuta?
"Alessandro è per me più che un amico e ha una collezione di moto strepitosa e spesso mi sono occupato del restauro di alcune sue "creature", lui mi stimola molto a proseguire in questa mia avventura, riesce sempre a motivarmi."
Venderesti mai una tua creazione?
"No, le mie non si toccano, ma posso sempre riprodurne altre per conto terzi come ho già fatto."
Ci sono tanti appassionati del genere?
"Si, da fuori non si direbbe, ma io nel mio piccolo ho già avuto molti contatti da persone interessate a questi lavori e anche qui a Maggiora sto ottenendo un ottimo riscontro."
Allora si può dire che le soddisfazioni non ti mancano.
"Assolutamente no! Ho avuto moto di far vedere le foto delle mie moto a personaggi come Eric Geboers e Jacky Vimond e ricevere i loro complimenti mi ha veramente gratificato, come altrettanto gratificante è l'interesse di voi della stampa."
Si può migliorare?
"Certamente, non c'è mai limite al miglioramento e io sono sempre aperto a consigli e suggerimenti e proprio qui mi ha fatto piacere chiacchierare col grande Maurizio Dolce, che mi ha aperto gli occhi su come migliorare la marmitta della

Honda Thorpe."
In mezzo alle moto spicca un manichino con casco e completo di Ricky Jhonson, avrai mica replicato anche l'abbigliamento?
"Esatto! Questi manichini sono nati (ne ho altri…) per il mio museo e, se i pantaloni sono veri, casco e maglia li ho fatti io."
Il tuo museo?
"Si, mi piace chiamarlo museo, ma in realtà è un locale dove ho raccolto tutte le mie moto, dove scambiare quattro chiacchiere con gli amici bevendo magari qualcosa. Comunque chiunque volesse fare una visita è il benvenuto."
Progetti futuri?
"Per ora ho un attimo il sospeso il vintage, perché mi sto dedicando alla realizzazione della mia seconda 500 alluminio, ma io sono imprevedibile e se mi si accende la lampadina potrei iniziare qualunque progetto."
Credi in questi "trapianti"?
"A dir la verità sono sempre stato scettico perché, per me, il 500 era solo vintage, ma poi, visto che le proposte di mezzo litro trapiantati su allumino aumentavano mi è venuta voglia di farne uno anche io. Sono soddisfatto del risultato ottenuto e attualmente è la moto che uso per girare."
Prima di salutarci Alex ci ha mostrato sul suo telefonino le foto di alcune moto "pre restauro" e dobbiamo ammettere che vedere lo stato in cui erano esalta ancor di più il lavoro finale di un appassionato che sicuramente ci stupirà ancora in futuro.
Ripasseremmo presto a trovarlo.

Chesterfield
hesterfield
71
SUZUKI
elF
Chesterfield
elF

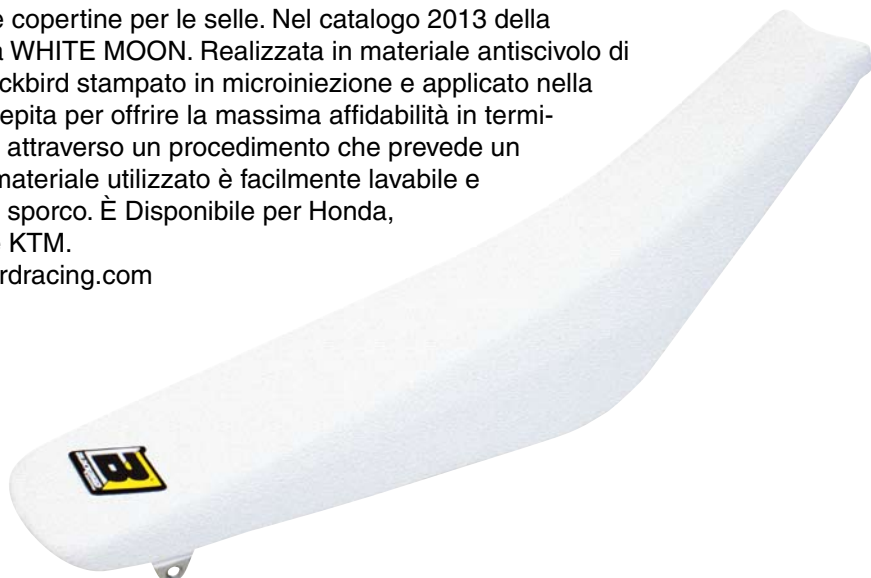
Suzuki RM 250 1990 Alex Puzar replica

CASCO UFO WARRIOR

Nuove colorazioni e qualità al top, per il casco interamente Made in Italy della casa toscana.

Calotta esterna realizzata in due misure, con un composito di tessuti stratificati ed incrociati dove carbonio, fibre aramidiche, fibre di vetro e resine in poliestere rappresentano la struttura portante e la particolare forma della calotta inferiore, studiata per ridurre gli angoli di collisione con il corpo del pilota, che permette un perfetto abbinamento con gli attuali tutori del collo stile NSS danno al Warrior caratteristiche al top per un casco da fuoristrada. Sofisticato ma estremamente funzionale il sistema di ventilazione (Multi Vent System) che garantisce un afflusso d'aria sia nella parte inferiore che nella calotta superiore, grazie ad un sistema di canalizzazioni interne che si avvale di ben tre estrattori superiori che lavorano anche a basse velocità e di due posteriori che assicurano un completo ricircolo dell'aria. L'interno in EPS, realizzato in materiali pregiati è completamente estraibile, anallergico e lavabile e si compone di quattro imbottiture fissate alla calotta con bottoni automatici a pressione e l'aggiunta di una estensione del frontino ed il nuovo sistema di sgancio rapido dei guanciali in caso di emergenza lo rendono estremamente sicuro. Per la stagione 2013 il casco Warrior presenta 3 nuove varianti grafiche che completano la gamma composta da sette differenti colorazioni tra cui il classico bianco. Info line: 0587 488012 - www.ufoplast.com - info@ufoplast.it

COPERTINA SELLA WITHE MOON BY BLACKBIRD

Novità per quanto riguarda le copertine per le selle. Nel catalogo 2013 della Blackbird è stata introdotta la WHITE MOON. Realizzata in materiale antiscivolo di colore bianco, con il logo Blackbird stampato in microiniezione e applicato nella parte superiore, è stata concepita per offrire la massima affidabilità in termine di durata e viene prodotta attraverso un procedimento che prevede un unico taglio del materiale. Il materiale utilizzato è facilmente lavabile e difficilmente attaccabile dallo sporco. È Disponibile per Honda, Yamaha, Suzuki, Kawasaki e KTM.
Per ulteriori info www.blackbirdracing.com

MX MUD JACKET

Studiata per essere indossata con velocità e facilità e per tenere fuori gli agenti esterni durante la guida motocross in tutte le condizioni atmosferiche. Il PVC trasparente garantisce la visibilità della maglia sottostante.
CARATTERISTICHE CHIAVE DELLA GIACCA MX MUD JACKET:

Guscio resistente in PVC.
Vita e polsini elasticizzati.
Chiusura zip frontale in tutta la lunghezza per una maggiore facilità nell'indossarla.
Pannelli laterali in tessuto traforato per garantire la ventilazione.
Collare in neoprene per una miglior tenuta contro gli agenti atmosferici.
Taglio corto sulla parte anteriore per ridurre l'effetto "grinze" in posizione di guida.
MX MUD JACKET è disponibile presso tutti i rivenditori autorizzati Alpinestars al prezzo di – € 49.95 Euro IVA compresa.

GIACCA VENTURE FOR BNS

La leggenda dei rally africani Marc Coma ha contribuito a sviluppare questa innovative giacca da enduro, usando una Venture nella sua corsa verso la vittoria alla Dakar 2011. Ottimizzata per l'uso con l' Alpinestars Bionic Neck Support, la Venture è realizzata in tessuto leggero e durevole, e può adattarsi a qualunque ambiente grazie ad un efficace sistema di ventilazione, ampia capienza nelle tasche e maniche staccabili.
CARATTERISTICHE PRINCIPALI della GIACCA VENTURE FOR BNS,:

- Giacca tecnica per enduro e fuoristrada in genere.
- Realizzata in robusto tessuto misto Nylon/poliestere per un'eccellente resistenza all'abrasione.
- Cuciture principali multiple per una resistenza allo strappo di livello superiore.
- Maniche multi pannello precurvate per un'eccellente vestibilità in posizione di guida.
- Struttura 3D rinforzata dei gomiti, con rinforzi imbottiti per una maggior protezione dagli impatti.
- Colletto staccabile progettato per accogliere l'Alpinestars Bionic Neck Support e la maggior parte dei supporti collo sul mercato.
- Le maniche staccabili consentono di usare la giacca come gilet.
- Prese d'aria frontali con zip ed estrattori posteriori, per una climatizzazione estremamente efficiente.
- 4 tasche anteriori e una posteriore di grandi dimensioni, capace di contenere le maniche se vengono staccate.
- Un comodo flap anteriore a tre sezioni permette di configurare la giacca per aumentare ulteriormente la ventilazione.
- Porta-pass con recupero a molla.
- Scomparto interno d'idratazione sulla schiena con tubicino e supporto integrati.
- La regolazione in vita a doppio anello/velcro e la chiusura sui polsi in velcro consentono una regolazione su misura della giacca.
- Polsini con bordo in Neoprene per maggior comfort.

Per maggiori informazioni visitare il sito: www.alpinestars.com

LEATT REVOLUTION

In un momento in cui l'economia mondiale soffre come mai prima, anche i piloti di Motocross ed Enduro, devono fare i conti con un bilancio sempre più teso all'ottimizzazione della spesa: in parole povere, bisogna cercare di spendere i propri soldi nel migliore dei modi quindi portare le attenzioni su prodotti al top della qualità al miglior prezzo possibile. Nel corso degli ultimi 10 anni, le protezioni per il nostro sport, hanno subito profonde modifiche. Sono state migliorate, sono state omologate, sono state spesso realizzate in funzione di diventare "complementari" ad altre. Per questo motivo Leatt©, la prima azienda al mondo che ha pensato a salvaguardare la vita del pilota, per mano del dott. Chris Leatt e del suo staff, nei laboratori di Città del Capo, sono nati i "Neck Brace" quegli "aggeggi" che si montano attorno al collo del pilota e che proteggono le vertebre cervicali (test scientifici lo dimostrano) in caso di caduta. Il passo successivo è stato quello di studiare, testare e realizzare le protezioni che si abbinano al 100% con il neck brace: dall'autunno 2011 sono in vendita i Leatt© Protectors, una vasta gamma di pettorine di ogni ordine e grado, omologate secondo i più rigidi standard previsti, dotate di paraschiena, che si abbinano e svolgono la funzione di proteggere il pilota, in simbiosi con i Leatt© Neck Brace. Da circa 6 mesi si possono acquistare anche i prodotti per i minipiloti. Il "Leatt" è il "neck brace" per eccellenza ed in meno di 10 anni ha saputo conquistare ampi consensi a livello planetario e, noi siamo convinti che sia un diritto di tutti i piloti, acquistare un Leatt© Neck Brece, per cercare di proteggersi nel miglior modo possibile, da quel tipo di caduta o incidente, che ti può cambiare il corso della vita. Per questo motivo, Motec Racing, distributore italiano del marchio, in collaborazione con i più importanti punti vendita esistenti sul territorio italiano, ha creato l'iniziativa "Leatt Revolution", con l'obiettivo di tagliare i prezzi dei Leatt© Neck Brace e convincere anche i piloti più restii ad acquistare il "collare" per proteggersi al meglio. Solo su territorio italiano, i Leatt© Neck Brace dell'ultimissima generazione, grazie ad un contributo del distributore, sommato a quello del punto vendita, sono ora acquistabili con un prezzo ribassato di 30,00 Euro per la serie Adventure III e Trail, di 50,00 Euro per la serie Club III e Race, fino a 100 Euro per la serie Carbon. Per la prima volta, il marchio leader al mondo, per la produzione di Neck Brace, decide di applicare una politica commerciale, a sostegno dei piloti: da oggi quando visitate un punto vendita Leatt©, non avrete più alcun dubbio su quale prodotto acquistare e non avrete più bisogno di chiedere lo sconto: ci abbiamo già pensato noi! La lista dei punti vendita aderenti, le informazioni sui prodotti Leatt©, i prezzi, le schede tecniche ecc, sono disponibili sul sito www.motecracing.it

Per ulteriori informazioni e per conoscere il punto vendita più vicino, oppure in caso di difficoltà a reperire i prodotti nella zona di residenza, per l'indicazione di uno dei rivenditori che effettuano spedizioni in tutta Italia e per farvi consigliare il prodotto più adatto alle vostre esigenze, non esitate a contattare il Servizio Clienti di Motec Racing allo 0428 40720.

Il nostro staff sarà in grado di rispondere a tutte le domande e consigliarvi nel migliore dei modi.

NOVITÀ ACERBIS 2013

Guida catena

Realizzata in nylon PA 100% è in grado, grazie alla propria elasticità, di assorbire gli urti senza deformarsi permanentemente. Il pattino inferiore di scorrimento è sostituibile quando usurato e per il montaggio e lo smontaggio non è necessario rimuovere la catena. Disponibile in tre colori, (arancio, bianco e nero) per KTM: tutti i modelli enduro prodotti tra il 2008 e il 2013, i cross presenti in gamma tra i MY 2007 e MY 2013 e i motard 450 / 690 prodotti tra il 2008 e 2013, e per HUSABERG: FE390 / 570 prodotti tra il 2009 e 2012, i TE-125 / 300 prodotti tra il 2009 e 2013, il Free Ride 350 MY '12 e '13 e i 250 / 501 4T MY 2013.

Copridisco in Carbonio

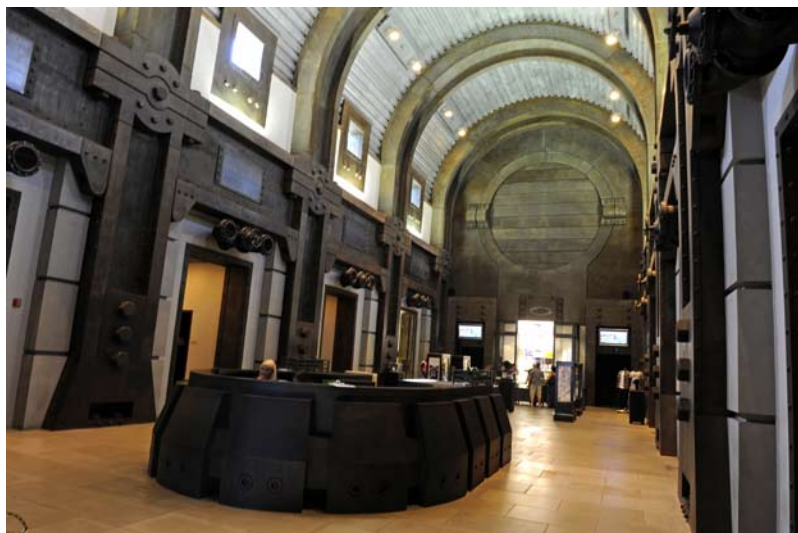
Leggero e resistente, 100% carbonio, questo copridisco anteriore è studiato per resistere a urto e strisciamenti. La copertura della pinza ne protegge l'eventuale spostamento e quindi il possibile inconveniente di pinzata a vuoto del freno. Le prese d'aria sono state progettate per garantire contemporaneamente al freno areazione e protezione dal fango.
È universale ed applicabile, tramite la flangia in alluminio (opzionale) a KTM, Honda, Kawasaki, Suzuki e Yamaha per dischi con un diametro massimo di 270 mm.

PROTEK
JT Racing
JT RACING
www. Motec racing.it
DISTRIBUTORE ESCLUSIVO
INFOLINE 0428 40720
JT Racing

LITE
EVO
'013
JT RACING

OAKLEY
Passaggio per il futuro

Testo e Foto **E. Tempestini**

Il "trip" in California, è sempre ai massimi livelli, se poi hai la fortuna di conoscere gente com e il mitico Ross Maeda (Enzo Racing) che di persone ne conosce a bizzeffe, in un battibaleno ti trovi catapultato dentro una specie di navicella spaziale. Domanda: ma che ci faccio io nel mezzo del set per il prossimo episodio del sequel "Ritorno al futuro"? Risposta: niente a che vedere con gli Universal Studios di Los Angels, siamo "semplicemente" entrati nella zona di reception della OAKLEY. Entrata a far parte del gruppo Luxottica (azienda italiana, leader mondiale in quanto a produzioni di occhiali da sole e non solo) questa factory ha del fantascientifico. Basta pensare che poco prima di arrivare a scorgere il bellissimo ingresso dell'azienda, si passa proprio di fronte ad un vero carro armato parcheggiato con tono minaccioso ai bordi della strada di accesso. E se poi non ci credete, potete anche vederlo in azione qui http://www.youtube.com/watch?v=x11JIpSQDh8 . Una volta entrati in reception, per essere accreditati a una visita gdedicata h ed esclusiva, l fimpatto è veramente forte e il carattere futuristico dell fazienda sprizza da tutti i pori. Tanto per farvi capire, le poltroncine di attesa piazzate di fronte al desk dove vengono ricevuti i

“visitors”, sono realizzate con sedili ad espulsione dei caccia americani di qualche tempo fa. La cupola che sovrasta la zona sembra veramente far parte di un set cinematografico surreale, ed invece è tutta roba bella e buona da strabuzzare gli occhi. Oakley, un marchio, una garanzia di originalità fin dall’ingresso in azienda. Sempre scortati dal nostro fido “Rossi” (nike name di Ross Maeda) ci accoglie Louie Dimaria, uno dei project manager dell’azienda. Un ragazzo dinamico e frizzante come del resto quasi tutto il personale che s’incontra andando in giro per gli immensi capannoni. A lui è affidato il compito di scortarci all’interno dell’azienda per questo tour esclusivo e ovviamente non accessibile a tutti. Una piccola precisazione, alla vista della macchina fotografica, “arrampicata” come sempre sulle nostre spalle a mò di scimmietta affettuosa, lo sguardo del nostro futuro accompagnatore si è fatto subito “truce” e con tono non minaccioso ma deciso ci ha semplicemente “area off limits for your camera”. Nonostante non ci avesse impedito di portarci a spasso per l’azienda la fotocamera, mai e poi mai avremmo violato la privacy di questa fantastica super company futuristica. Difficile spiegare a parole tanta organizzazione e tante

persone che si muovono simultaneamente e se le parole non rendono giustizia ci proviamo comunque con i numeri: unico headquarter in America si sviluppa su una superficie complessiva di oltre 60.000 metri quadrati, contiene una forza lavoro di circa 2.000 dipendenti che lavorano a ciclo continuo 24 ore su 24 per sette giorni alla settimana. Ogni impiegato in questa fabbrica, che sembra più una macchina da guerra che un'impresa, lavora cinque giorni alla settimana con turni di otto ore, con i riposi alternati, il che significa che hanno un week end libero ogni 4 settimane circa. I giorni liberi sono sempre due ma non sistematicamente sabato e domenica come succede in Italia per la gran parte dei nostri lavoratori. Dalle linee di produzione della Oakley escono all'incirca 40.000 paia di occhiali da sole al giorno. Un numero che, se moltiplicato per i circa 360 giorni all'anno che l'azienda produce regolarmente, a noi comuni mortali sembra impossibile da piazzare sul mercato ed invece, la Oakley ha un back order (che per dirla all'italiana è il ritardo sulla consegna degli ordini) di circa 2/3.000 paia al giorno ed è per questo che all'interno dello stabilimento si stanno riorganizzando gli spazi e le fasi di produzione in modo di aumentare il numero di occhiali da sole che ogni giorno esce

dalle linee di produzione. Il quartier generale americano ingloba quindi la fase di produzione degli occhiali da sole ma come ben sappiamo, Oakley non è solo occhiali ma anche abbigliamento e varie. Nella sede californiana ha sede tutto il reparto sviluppo e progettazione dei nuovi prodotti, compreso anche quello dedicato ai severissimi collaudi che ogni nuovo articolo è costretto a superare in fase di progettazione e di pre-serie. L'intera produzione di occhiali da sole griffati Oakley esce da questa azienda mentre per il resto dei prodotti presenti nell'immenso e originale catalogo Oakley, l'azienda si avvale di fornitori esterni ubicati prevalentemente sul territorio americano anche se ultimamente, anche questo colosso interplanetario è stato costretto alle "cure" da parte di aziende asiatiche. L'aerea esterna che circonda questo futuristico stabilimento è praticamente immensa, e Louie Dimaria ci spiega anche, che fino a poco tempo fa, c'era un vero e proprio tracciato da motocross, che però è stato smantellato a causa di qualche vicino che si lamentava per il rumore….e se la volete sapere tutta, sempre questo "qualche vicino" si è anche lamentato perché il cannone del carro armato puntava dritto verso la sua proprietà, ottenendo che la torretta del "tank" fosse girata verso altre direzioni ….tutto il mondo è paese!

GRAFICA: LUCIO BUSELI

SERVIZI DI ECCELL

PHOENIX

ESIG

www.mercurioambientesicurezza.it

MOTOCROSS
2012
FOTO E STORIE
Stefano Taglioni
Enzo Tempestini